RAPPORT DU COMITÉ LECLERC

SIGNALISA...

LIMITES DE VITESSE

ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER

APPLICATION, RÉGLEMENTATION, QUESTIONS PÉNALES

TAXI

TRAVERSES MARITIMES

VOIRIE, RÉCLAMATIONS, PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

HALTES ROUTIÈRES

SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

Québec

87-06217/

RAPPORT DU COMITÉ SUR LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

PRÉSENTÉ

PAR

MONSIEUR JEAN LECLERC
DÉPUTÉ DE TASCHEREAU

À

MONSIEUR MARC-YVAN CÔTÉ
MINISTRE DES TRANSPORTS

QUÉBEC, NOVEMBRE 1986

Dépôt légal - 4e trimestre 1986
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-16915-8

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports, 1986

PRÉSIDENT: Monsieur Jean Leclerc
Député de Taschereau

MEMBRES : Madame Micheline Aubé,
Attachée politique
Cabinet du ministre des Transports

Monsieur Gilles Beaulieu,
Chef du Service de l'analyse financière

Monsieur Marcel Deschamps,
Attaché d'administration au
Service aérien gouvernemental

Monsieur Jacques Ménard,
Directeur de la Programmation

Monsieur Hervé Pouts,
Attaché politique
Cabinet du ministre des Transports

Monsieur Serge Turcotte,
Attaché politique
Cabinet du ministre des Transports

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

AVERTISSEMENT ix

REMERCIEMENTS xi

INTRODUCTION 1

CHAPITRE I - DESCRIPTION DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL 3

1.1 Le transport des malades 3
1.2 Le transport exécutif 4
1.3 La protection de la forêt 5
1.4 La protection publique 6
1.5 La protection de la faune 6
1.6 Autres missions 7
1.7 Le nolisement 7
1.8 Le parc aérien et les locaux du Service aérien gouvernemental . . . 8
1.9 Le budget du Service aérien gouvernemental 8
1.10 Le personnel du Service aérien gouvernemental 9

CHAPITRE II - RÔLE ET MANDAT DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL 15

Constatations 15
Recommandations 16

CHAPITRE III - FONCTIONNEMENT ET FINANCEMENT DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL 17

Constatations 17
3.1 Le transport des malades 17

PAGES

3.2 Le transport des personnes 18
3.3 La protection de la forêt 18
3.4 La protection publique 20
3.5 La protection de la faune 21
Recommandations 21

CHAPITRE IV - LE TRANSPORT DES MEMBRES DU CONSEIL EXÉCUTIF, DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE, DES DIGNITAIRES ET DES FONCTIONNAIRES (TRANSPORT EXÉCUTIF) 25

Constatations 25
Recommandation 26

CHAPITRE V - LE SYSTÈME D'ÉVACUATION AÉROMÉDICALE DU QUÉBEC (É.V.A.Q.) . 31

Constatations 31
Recommandations 33

CHAPITRE VI - LE PARC AÉRIEN DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL 35

Constatations 35
6.1 Les CANSO 35
6.2 Le DC-3 35
6.3 Les F-27 35
6.4 Les HS-125 36
6.5 Les avions-citernes CL-215 37
6.6 Les hélicoptères 37
Recommandations 37

CHAPITRE VII - LES INCIDENCES ÉCONOMIQUES DE LA COMMERCIALISATION ET DU PROJET DE REMPLACER LES MOTEURS DES CL-215 39

PAGES

7.1 Remplacement des moteurs des CL-215 39
Constatations 39
Recommandations 40

7.2 Redevances 40
Constatations 40
Recommandation 40

7.3 Commercialisation des services d'avions-citernes CL-215 à l'extérieur du Québec 41
Constatations 41
Recommandations 42

CHAPITRE VIII - SOMMAIRE ET CONCLUSION 43

8.1 Conclusion générale 43
8.2 Liste des recommandations 44

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 - Aéronefs du Service aérien gouvernemental 10

TABLEAU 2 - Estimé des dépenses du Service aérien gouvernemental 1985-1986 11

TABLEAU 3 - Fonds renouvelable du Service aérien gouvernemental 12

TABLEAU 4 - Tarifs du fonds renouvelable 13

TABLEAU 5 - Tarifs horaires actuels et tarifs horaires proposés 24

DOCUMENTS CONSULTÉS

- Rapport du Comité sur le transport aérien des malades au Québec

- Rapport du groupe de travail sur le Service aérien gouvernemental

AVERTISSEMENT

Ce document n'est publié que pour l'information du public et il n'est pas l'expression des politiques officielles du Gouvernement. Même si des membres du Comité sont fonctionnaires du ministère des Transports, ce rapport ne peut engager la responsabilité du Ministère et ce, pour deux raisons. D'une part, la participation des fonctionnaires ne s'est pas faite dans le cadre de leurs attributions normales et, d'autre part, le président du Comité n'est pas un fonctionnaire, mais un membre de l'Assemblée nationale.

REMERCIEMENTS

Le Comité tient à remercier les compagnies suivantes qui ont accueilli ses membres et qui l'ont éclairé à bien des égards:

Canadair Ltée
Bell Helicopter Textron Ltée
Conair Aviation Ltée.

De plus, le Comité veut aussi exprimer sa gratitude aux compagnies suivantes qui lui ont fait part de leurs points de vues sur certains sujets d'intérêt:

Centravia Ltée
Georges Thabet Ltée
Essor Helicoptères Ltée
Les Hélicoptères Viking Ltée.

Nous remercions également tout le personnel du Service aérien gouvernemental et les autres fonctionnaires du ministère des Transports ainsi que ceux du ministère de l'Énergie et des Ressources pour leur collaboration.

INTRODUCTION

Le Comité Leclerc avait le mandat d'examiner le Service aérien gouvernemental. À ses membres se sont joints deux stagiaires, soit messieurs Simon Fallu et Mario Simard. Le Comité a pu compter aussi sur la collaboration toute particulière de messieurs René Paquette, chef du Service de l'évaluation des programmes au ministère des Transports, Louis Saint-Germain du même service et Ghyslain Boivin du Service aérien gouvernemental.

Antérieurement à la formation du Comité Leclerc, un autre comité et un groupe de travail avaient été formés avec mandat de faire rapport sur des sujets particuliers concernant le Service aérien gouvernemental.

D'une part, un comité sous la responsabilité de monsieur Clément Tremblay du Ministère devait, à la demande du ministre des Transports, examiner les problèmes actuels et futurs du transport aérien des malades au Québec et faire des recommandations à ce sujet.

D'autre part, un groupe de travail sous la responsabilité de la Direction de la programmation du ministère des Transports donnait suite à un mandat du Conseil du trésor concernant le fonds renouvelable du Service aérien gouvernemental. Ce mandat, rempli par le Service de l'évaluation des programmes en étroite collaboration avec le Service de l'analyse financière du Ministère, consistait à décrire les différents services offerts par le Service aérien gouvernemental, ses ressources humaines et matérielles, ses clientèles ainsi que la problématique propre à chacun de ces éléments. Le prix de revient des différents services devait être précisé de même que les revenus générés et les bases de calcul retenues pour la tarification de chaque service. Une programmation des dépenses d'immobilisation reliées à chacune des activités devait être établie de même que les orientations à privilégier pour assurer l'autofinancement de chaque service.

Il fut entendu que pour formuler ses propres recommandations, le Comité Leclerc prendrait en considération les analyses du Comité sur le transport aérien des malades et celles du groupe de travail sur le fonds renouvelable du Service aérien gouvernemental.

En outre, le Comité Leclerc devait examiner la directive du Conseil du trésor concernant l'utilisation des avions du ministère des Transports et recommander des modifications à cette directive si nécessaire. Le Comité pouvait examiner tout autre point d'intérêt selon son bon vouloir.

Le Comité a rencontré des intervenants du milieu et des personnes ou groupes intéressés à certains projets. Ainsi, il a visité les installations de Canadair et rencontré ses dirigeants; il a aussi visité les installations de Bell Helicopter Textron et de Conair.

Le présent rapport décrit dans un premier chapitre les principales missions du Service aérien gouvernemental, son parc aérien et son budget.

Les chapitres II à VII traitent des aspects relatifs au Service aérien gouvernemental. Ils soulèvent un certain nombre de problèmes et amènent des recommandations. Le chapitre VIII résume l'ensemble de la problématique et dresse une liste des recommandations.

Les années de référence utilisées dans ce rapport, 1984-85 et 1985-86, correspondent aux années financières du Gouvernement qui se terminent le 31 mars.

CHAPITRE I

DESCRIPTION DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

Le Service aérien gouvernemental fut créé en février 1960 par le ministère des Transports du Québec qui était alors chargé d'établir un service central de transport aérien regroupant sous une même administration les avions que possédaient déjà trois ministères: Chasse et Pêche, Terres et Forêts et Colonisation.

Le Service aérien gouvernemental doit maintenir ses aéronefs en état de vol et fournir les services de ses équipages afin d'assurer une plus grande disponibilité des appareils, au plus bas coût possible.

Pour ce faire, il emploie 208 personnes. Il opère un ensemble de 34 aéronefs qui ont effectué un total de 14 233 heures de vol en 1984-1985. On évalue ses dépenses à 19,9 M $ en 1985-1986.

Toujours dans le but d'offrir un service central de transport aérien, les services offerts par le Service aérien se répartissent en six missions différentes, sans compter le service de nolisement gouvernemental:

- le transport des malades;
- le transport exécutif;
- la protection de la forêt;
- la protection publique;
- la protection de la faune;
- autres missions.

1.1 LE TRANSPORT DES MALADES

Depuis 1972, le Service assure le transport des malades et des accidentés des régions éloignées vers les grands centres hospitaliers de Québec et de Montréal. Depuis 1981, c'est le système d'évacuation aéromédicale du Québec (É.V.A.Q.) qui gère cette mission. Les transferts se font avec une escorte composée d'un médecin et d'une infirmière. Ces derniers sont payés par les hôpitaux demandeurs via le Conseil régional des services de la santé et des services sociaux de Québec. L'escorte est responsable de l'aspect médical de l'évacuation et le Service fournit le personnel navigant, les aéronefs et l'entretien de ces derniers.

Le transport des malades est effectué surtout par l'avion-ambulance qui sert exclusivement aux évacuations médicales. Cet avion, un biréacteur HS-125, est en fait une salle de soins intensifs volante, comprenant tout le matériel nécessaire pour assurer la survie et, au besoin, réanimer les bénéficiaires. Lorsque les circonstances le nécessitent, un appareil F-27 ou le second HS-125 sont utilisés pour l'évacuation médicale avec un équipement médical portatif.

Un avion et le personnel sont disponibles dans un délai maximum d'une heure après l'acceptation d'une demande d'évacuation, laquelle n'est acceptée que si le bénéficiaire ne peut être traité sur place et que son état demande des soins intensifs. C'est un médecin du système É.V.A.Q. qui juge de la pertinence de la demande.

Au cours des dix dernières années (1976 à 1985), il y a eu 539 malades transportés par an en moyenne pour un total de 5 389 malades. Environ le quart de ces évacuations était pour des pathologies traumatiques (accidentés), le reste pour des maladies. Les problèmes cardio-respiratoires et neurologiques sont les principales pathologies non traumatiques alors que les fractures crâniennes et les fractures multiples représentent les principales pathologies traumatiques.

Pour l'utilisation du service ambulancier aérien, les tarifs sont facturés au ministère de la Santé et des Services sociaux.

1.2 LE TRANSPORT EXÉCUTIF

Les membres de l'Assemblée nationale, les employés du Gouvernement et de ses organismes ainsi que les dignitaires étrangers en visite au Québec peuvent, à certaines conditions, bénéficier des services de transport du Service aérien. Trois avions offrent ce service, un biréacteur HS-125 et deux F-27.

L'affectation des avions aux différentes clientèles est régie par une directive du Conseil du trésor, laquelle stipule entre autres que la priorité dans l'utilisation d'un avion est donnée aux cas d'urgence reliés à la maladie ou à la sécurité publique. Les réquisitions des membres du Conseil exécutif, sous certaines conditions, viennent en second lieu. Dans ce dernier cas, l'ancienneté de la réquisition ou de la réservation donne la priorité. Un groupe de fonctionnaires dans l'exercice de leurs fonctions, pour des motifs exceptionnels ou d'urgence, peut requérir de son ministère l'affectation d'un avion.

Les membres de l'Assemblée nationale et les fonctionnaires peuvent, dans l'exercice de leurs fonctions, réserver des places à bord d'un avion déjà

affrété selon la disponibilité des places et sous réserve du consentement de l'affréteur.

L'utilisation des aéronefs pour le transport de personnes fait aussi l'objet d'une tarification.

1.3 LA PROTECTION DE LA FORÊT

Depuis sa création, le Service aérien est engagé dans la lutte contre les feux de forêts. Actuellement, six CANSO (des avions militaires modifiés) et quinze CL-215, des appareils conçus pour cet usage spécifique, sont utilisés pour cette opération qui consiste à larguer de l'eau, à raison de 5 455 litres à la fois dans le cas du CL-215, sur les incendies à combattre.

Le Centre de coordination de la lutte du Service de la protection contre le feu du ministère de l'Énergie et des Ressources répond aux demandes provenant des sept sociétés de conservation de la province. Il établit les priorités et distribue les appareils entre les différentes bases à partir de celle de Québec. Le quartier général de lutte de chaque société de conservation expédie les avions-citernes sur les lieux d'incendies de son territoire, selon ses priorités.

Au cours des cinq dernières saisons (1981 à 1985), les avions-citernes ont combattu 1 155 feux sur les 5 700 qui se sont déclarés sur le territoire du Québec, soit une proportion de 20 %. En 1985, ils ont combattu 136 incendies lors de 180 sorties d'une durée de 453 heures et ont effectué 2 384 "largages" d'eau.

L'utilisation des avions-citernes fait également l'objet d'une tarification, celle-ci devant couvrir, en principe, les frais énergétiques des avions-citernes. Les sociétés de conservation défraient les coûts d'heures de vol à l'exception de ceux relatifs au déplacement des avions vers les bases en région qui sont à la charge du ministère de l'Énergie et des Ressources.

Les avions-citernes du Québec sont également appelés à combattre des feux de forêts dans le reste du Canada en vertu de "l'accord d'aide mutuelle en cas d'incendies de forêts" conclu entre les provinces et territoires du Canada. Les appareils ne sont dépêchés vers les autres provinces que sur demande et seulement si cela n'affecte pas la capacité de combat des feux de forêts au Québec. La tarification pour ces services est à la charge du demandeur et est beaucoup plus importante que celle exigée à l'intérieur du Québec.

Au cours des dernières années, les avions-citernes du Service ont également été appelés à combattre des feux dans des pays étrangers, notamment aux îles Galapagos, en Argentine et au Mexique. La tarification de ces services a varié selon les contrats.

1.4 LA PROTECTION PUBLIQUE

Depuis 1974, le Service participe à la protection publique. Il garde trois hélicoptères Bell 206-B en état de vol pour la Sûreté du Québec. Ces appareils sont utilisés pour la patrouille aérienne, la surveillance, la recherche et le sauvetage, le transport de blessés, de prisonniers, d'enquêteurs.

L'utilisation des appareils est régie par le Service des mesures d'urgence de la Sûreté et ce service fournit aux postes et unités de districts toutes les facilités d'utilisation d'équipements spécialisés y compris les hélicoptères. La Sûreté du Québec utilise également à l'occasion les deux F-27 ou le DC-3 pour le transport du groupe d'intervention.

L'opération et l'entretien des hélicoptères sont assurés par le Service aérien à partir de trois bases permanentes: Québec, Montréal et Rouyn. Six pilotes sont assignés de façon permanente et exclusive à l'opération de ces trois hélicoptères pour des raisons de confidentialité. L'utilisation des appareils est tarifée.

1.5 LA PROTECTION DE LA FAUNE

Cette mission, sous la responsabilité du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, comprend deux volets: la surveillance et la gestion. Les agents de conservation assurent le respect des règlements sur la pêche sportive et la chasse. D'autre part, pour gérer efficacement la faune, les biologistes réalisent des recherches et des inventaires de certaines espèces et étudient leurs habitats.

Le Service aérien opère trois hélicoptères pour ce Ministère. La Direction de la gestion financière de ce même Ministère est responsable de l'utilisation des appareils. Elle en supervise l'assignation qui est effectuée sur une base régionale pour plus d'efficacité.

Les hélicoptères servent à la patrouille (surveillance), aux études fauniques et aux travaux d'aménagement de la faune (guide de coupes forestières, etc.). Ce Ministère utilise aussi le DC-3 pour l'étude des troupeaux de caribous.

Les avions CANSO sont utilisés en fin de saison des feux de forêts pour transporter du carburant aux hélicoptères du Service aérien réservés par le ministère du Loisir dans les régions sans infrastructure routière. Les CL-215 servent aussi à transporter divers matériaux et équipements dans ces régions.

Le ministère du Loisir comme tous les utilisateurs des services du Service aérien paie des frais d'utilisation.

1.6 AUTRES MISSIONS

Nous retrouvons ici les autres services rendus par l'ensemble du parc aérien, plus particulièrement par les deux hélicoptères destinés à un usage général et les avions-citernes.

L'activité la plus importante est l'inventaire et la surveillance de l'environnement. Dans une moindre mesure, on retrouve la photographie aérienne, le transport de certains équipements ou marchandises, la surveillance de la pêche commerciale du saumon de l'Atlantique et la démonstration d'avions-citernes.

1.7 LE NOLISEMENT

Mise sur pied en 1980, la Division du nolisement emploie en permanence quatre personnes qui ont pour fonction de superviser l'affrètement d'aéronefs de l'entreprise privée par les ministères et par les organismes du Gouvernement dont le budget est voté par l'Assemblée nationale.

Pour remplir cette mission, la Division publie trimestriellement un répertoire des fournisseurs de services aériens. Ce répertoire sert aux ministères et organismes à sélectionner leurs fournisseurs pour les nolisements dont les coûts estimés sont inférieurs à 5 000 $. Pour les contrats supérieurs à 5 000 $, la Division analyse les demandes, prépare les devis d'appels d'offres et évalue les soumissions. À la demande des affréteurs, la Division prépare ou analyse les contrats de nolisement et surveille leur application.

La Division favorise les regroupements intra et inter-ministériels selon les besoins, afin de minimiser les coûts des nolisements.

Elle tient un dossier sur chaque transporteur, les évalue et leur fait des recommandations au besoin.

1.8 LE PARC AÉRIEN ET LES LOCAUX DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

Le Service aérien gouvernemental compte actuellement 34 aéronefs: 21 avions-citernes, 4 avions passagers, 1 avion-ambulance et 8 hélicoptères.

Le Service prendra possession, au cours de 1987, de deux nouveaux appareils CL-215, propriété du gouvernement fédéral. Deux autres CL-215, commandés par le gouvernement du Québec, doivent être livrés au cours de 1988. Ces avions-citernes viendront graduellement remplacer quatre des six CANSO actuellement opérés par le Service.

Le Service aérien occupe deux hangars, propriété de la Société immobilière du Québec: un à Québec pour l'entretien des avions et des hélicoptères et un autre à Dorval, destiné principalement à l'entretien des CL-215. De plus, une aérogare située à l'aéroport de Québec abrite le centre administratif du Service aérien gouvernemental et le Centre de coordination de lutte contre les feux de forêts du ministère de l'Énergie et des Ressources.

1.9 LE BUDGET DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

La dépense totale du Service aérien gouvernemental atteignait 19,9 M $ pour l'année financière 1985-1986. Les dépenses relatives aux avions-citernes comprenant tous les types de dépenses à l'exception du carburant et des lubrifiants s'élevaient à 6,7 M $. Les dépenses qui concernent les autres aéronefs mais ne comprennent que les traitements et les dépenses en capital atteignaient 5,1 M $ (voir tableau 2). Ces dépenses totalisant 11,8 M $, sont financées par les crédits alloués au ministère des Transports.

Le reste des dépenses financées à même un fonds renouvelable, alimenté par les revenus provenant des tarifs payés par les utilisateurs, représentait 8,1 M $ en 1985-1986. Ces dépenses relatives aux coûts variables liés aux opérations de vol comprennent les coûts de carburant, les frais de voyage des pilotes et des agents de bord ainsi que les réserves pour les révisions des moteurs et hélices des avions d'affaires et des hélicoptères (transport de personnes et de marchandises). Celles concernant les avions-citernes ne couvrent que les dépenses en carburant.

Le fonds renouvelable, dont la création remonte à 1984, accuse un déficit pour les deux années financières 1984-1985 et 1985-1986 (voir tableau 3).

C'est donc dire que les tarifs établis par le CT-148681 du 7 février 1984 autorisant la création du fonds n'étaient pas assez élevés pour permettre aux

revenus de combler les dépenses afférentes (voir tableau 4). Le CT-160575 du 2 avril 1986 imposait une augmentation de 20 % des tarifs.

1.10 LE PERSONNEL DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

En mai 1986, le personnel du Service s'établissait à 208 personnes, dont 173 occupaient un poste autorisé et 35 un poste occasionnel. La grande majorité de ce personnel est très spécialisée.

La section des avions emploie 72 pilotes et copilotes, dont 20 pour les avions d'affaires et 52 pour les avions-citernes. De ce dernier nombre, 20 sont saisonniers (occasionnels). La section des hélicoptères regroupe 13 pilotes et un chef pilote.

La Division de l'entretien compte 76 personnes, dont plus de la moitié sont des techniciens. Il est à noter que l'entretien des CL-215 était jusqu'à récemment confié à Québecair. Cette compagnie affectait à cette tâche 31 contractuels qui ne sont pas comptabilisés dans les effectifs du Service aérien.

Aux pilotes, copilotes et au personnel d'entretien s'ajoutent les employés du contrôle des mouvements d'avions, du service à bord des avions exécutifs, de la Division du nolisement et finalement de l'administration.

TABLEAU 1

AÉRONEFS DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

Types	Capacité maximale	Principale utilisation	Année de construction	Année d'achat
1 HS-125 avion à réaction	7 passagers	Exécutif	1965	1965
1 HS-125 avion à réaction	2 civières 1 incubateur	Évacuation médicale	1965	1979
2 F-27	20 et 31 passagers	Exécutif	1959 et 1961	1970 et 1973
1 DC-3	19 passagers	Inventaire de la faune	1943	1962
8 hélicoptères	4 passagers	Patrouille	1971 à 1979	1971 à 1979
15 CL-215	5 455 litres d'eau	Protection de la forêt	1970	1970
6 CANSO	3 636 litres d'eau	Protection de la forêt	1936	1961

TABLEAU 2

ESTIMÉ DES DÉPENSES DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL
1985-1986
(000 $)

	Transport des personnes et des marchandises	Protection de la forêt	Fonds renouvelable	Total
Salaires et autres rémunérations	4 883,0	2 396,6	---	7 279,6
Fonctionnement				
Entretien	---	2 401,6	1 519,4	3 921,0
Carburant	---	---	3 421,5	3 421,5
Autres fournitures	---	1 137,3	1 534,6	2 671,9
Autres	---	659,1	1 627,2	2 286,3
Total de fonctionnement	---	4 198,0	8 102,7	12 300,7
Dépenses de capital	172,2	105,5	---	277,7
Total	5 055,2	6 700,1	8 102,7	19 858,0

TABLEAU 3

FONDS RENOUVELABLE DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL
(000 $)

	1984-1985	1985-1986
REVENUS		
1) Gouvernement du Québec		
- Ministre**	1 190,8	914,3
- Ministères**	3 033,0	3 994,8
- M.E.R. (positionnement)*	101,2	104,3
- Organismes**	88,9	68,0
Sous-total	4 413,9	5 081,4
2) Autres		
- Québecair***	945,2	945,2
- Sociétés de conservation*	326,2	473,4
- Mexique (S.Q.T.)*	33,9	106,6
- Mexique (S.A.G.)*	-	95,7
- Ontario*	245,9	-
- Manitoba*	29,9	1,0
- T.-N.-O.*	89,0	-
- Colombie-Britannique*	-	426,3
- Terre-Neuve*	-	40,5
- Journalistes**	26,8	29,6
- Gouvernement du Canada**	-	14,7
- Canadair**	4,7	5,8
- Service de hangar**	7,6	-
- Autres**	23,1	17,4
Sous-total	1 732,3	2 156,2
TOTAL REVENUS	6 146,2	7 237,6
DÉPENSES	6 834,4	9 002,7
DÉFICIT	688,2	1 765,1

* Avions-citernes
** Autres appareils
*** Revenus provenant de la location à Québecair de deux HS-748 pour la desserte de la Basse-Côte-Nord

TABLEAU 4

TARIFS DU FONDS RENOUVELABLE
($/heure)

	1984-1985	1985-1986	1986-1987
HS-125	700	700	840
F-27	500	500	600
DC-3	200	200	240
Hélicoptère	200	200	240
CL-215	1 100	1 155	1 270
CANSO	550	575	630

CHAPITRE II

RÔLE ET MANDAT DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

CONSTATATIONS

Lors de sa création en 1960, le Service avait le mandat d'opérer un service central de transport aérien pour le Gouvernement. Au début, il s'agissait surtout d'assurer le transport de fonctionnaires dans des régions difficilement accessibles et de permettre certains travaux nécessitant une surveillance aérienne. Avec le temps, les missions se sont diversifiées pour en arriver à la situation décrite au chapitre I. Le Comité ne croit pas nécessaire d'élargir les missions actuelles ou d'en créer de nouvelles pour répondre aux besoins en transport aérien du gouvernement du Québec.

Le Comité a constaté qu'aucun organisme du gouvernement du Québec ne possède d'aéronef et cela ne devrait pas changer. Pour combler leurs besoins en cette matière, tous les organismes devraient faire appel au secteur privé ou s'adresser au Service aérien.

Dans le contexte actuel, il faut se demander si les services rendus par le Service aérien ne pourraient pas être offerts par le secteur privé, à meilleur compte et avec plus d'efficacité.

Pour chaque mission, le Service fournit les équipages, les aéronefs et le carburant. Pour maintenir les aéronefs en état de vol, il en assure l'entretien à l'exception des CL-215 dont l'entretien, sous sa supervision, est confié à contrat à l'entreprise privée.

Compte tenu de la nature spécifique et parfois complémentaire des missions confiées au Service, il ne semble pas opportun de transférer au secteur privé une partie importante de ces missions.

Ainsi, le transport exécutif et le transport des malades doivent nécessairement être coordonnés par le Service à cause de la nature des missions, de la complémentarité des aéronefs utilisés, des directives quant à la priorité dans l'utilisation de ces aéronefs et du fait que ce sont les mêmes pilotes qui sont affectés aux deux missions. La coordination des missions implique que les pilotes et les aéronefs soient sous la responsabilité directe du Service. Quant à l'entretien de ces aéronefs, le lecteur est prié de consulter le chapitre V pour connaître la position du Comité à ce sujet.

Concernant la protection de la forêt, le Service aérien et ses pilotes ont développé un savoir-faire et une expertise reconnue au Québec comme à l'étranger. Il n'y aurait aucun avantage à confier cette tâche au secteur privé. L'entretien des CL-215 est assumé par le secteur privé et rien ne justifie actuellement de changer quoique ce soit à cette situation. Notons que le nombre de CANSO à entretenir baissera de 6 à 2 d'ici la fin de 1988 et qu'ils disparaîtront éventuellement. Les effectifs du Service devront être ajustés en conséquence.

Pour les autres missions, le Service devrait poursuivre l'opération et l'entretien des hélicoptères. Par ailleurs, on envisage de confier au secteur privé l'entretien mineur dans les régions afin de minimiser les frais de voyages et les pertes de temps des techniciens du Service dus à leurs déplacements.

RECOMMANDATIONS

Le Comité sur le Service aérien gouvernemental recommande:

1- que les missions confiées au Service aérien soient maintenues telles quelles;

2- que l'on confie l'entretien mineur des hélicoptères opérant en région à l'entreprise privée lorsque celle-ci peut le faire à meilleur coût et avec une qualité satisfaisante;

3- qu'aucun organisme relevant du gouvernement du Québec ne puisse posséder ou opérer lui-même un aéronef conformément au mandat du Service aérien qui prévoit que seul ce dernier opère un service central de transport aérien pour le gouvernement du Québec.

CHAPITRE III

FONCTIONNEMENT ET FINANCEMENT DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

CONSTATATIONS

Il est difficile de comparer l'efficacité du Service aérien gouvernemental à celle du secteur privé car les services offerts ne sont pas exactement les mêmes. Cependant il apparaît que dans l'ensemble, le Service effectue ses opérations quotidiennes de manière efficace. Cela se réflète dans les coûts des aéronefs par heure de vol, qui sont comparables à ceux du secteur privé. De plus, les clients du Service se disent généralement satisfaits de la qualité de ses services.

3.1 LE TRANSPORT DES MALADES

Le Service aérien garde un avion prêt à décoller dans l'heure suivant une demande de transport de malade. Seules les conditions inhérentes aux aéronefs dans lesquels s'effectuent ces transferts laissent parfois à désirer. Ces transferts se font soit à bord d'un avion à réaction exigu, bruyant et ne pouvant pas atterrir sur toutes les pistes (HS-125), soit à bord d'un avion lent et en général trop gros pour les besoins de ces missions (F-27).

Bien que le Comité n'ait pas sollicité d'appel d'offres du secteur privé pour le genre de services fournis par le Service aérien, diverses expériences permettent d'affirmer que pour une qualité égale avec un équipement similaire les coûts exigés par le secteur privé seraient équivalents et occasionnellement supérieurs à ceux du Service pour rencontrer les exigences de cette mission.

Rappelons que l'aéronef doit être dédié uniquement au transport des malades et qu'il doit être, ainsi que son équipage, prêt à décoller dans l'heure suivant toute demande.

Les dépenses totales liées à cette mission sont évaluées à 2,4 M $ en 1984-1985 et à 2,9 M $ en 1985-1986. En excluant les salaires, l'amortissement, les loyers et communications, on obtient les coûts de fonctionnement estimés à 1,3 M $ en 1984-1985 et à 1,6 M $ en 1985-1986.

Étant donné la tarification qui était appliquée à ce moment, le pourcentage d'autofinancement de cette mission par rapport aux dépenses totales a été de 39,1 % en 1984-1985 et de 35,0 % en 1985-1986. Par rapport aux coûts de

fonctionnement, les pourcentages d'autofinancement ont été de 72,2 % et de 64,5 % pour ces mêmes années.

3.2 LE TRANSPORT DES PERSONNES

Le Service aérien offre un service de transport exécutif. L'offre de ce genre de service par le secteur privé est très limitée, les contrats étant généralement à "cost plus". Dans la plupart des cas, les utilisateurs achètent les avions et les font opérer par des firmes spécialisées. Le prix de revient horaire de l'avion exécutif (HS-125) du Service se compare avantageusement au coût de location à l'heure dans le secteur privé pour un avion du même type sans garantie minimale d'utilisation et de disponibilité. Actuellement au Québec, le secteur privé n'offre pas la location d'appareils de la capacité du F-27, soit de 20 à 30 sièges. Il est donc impossible de comparer les coûts de revient du Service avec les coûts de location d'aéronefs de ce type.

La dépense totale du Service aérien pour assurer le transport exécutif s'est chiffrée à 5,5 M $ en 1984-1985 et en 1985-1986. Les coûts de fonctionnement sont estimés à 2,8 M $ en 1984-1985 et à 2,6 M $ en 1985-1986.

Les revenus de facturation sont passés de 1,8 M $ en 1984-1985 à 1,5 M $ en 1985-1986, à la suite d'une baisse de 17 % dans les heures de vol. Relativement aux dépenses totales, les pourcentages d'autofinancement sont de 31,9 % en 1984-1985 et de 27 % en 1985-1986. Par rapport aux coûts de fonctionnement, les pourcentages d'autofinancement sont de 63,6 % et 55,9 % pour ces mêmes années.

3.3 LA PROTECTION DE LA FORÊT

De l'avis du ministère de l'Énergie et des Ressources, la disponibilité des appareils offerts par le Service aérien est satisfaisante, tout comme la qualité du pilotage et la coordination entre ce Ministère et le Service. Les Sociétés de conservation seraient du même avis.

Il est impossible de comparer le Service aérien avec le secteur privé car aucune compagnie privée n'opère des avions de type CANSO ou CL-215 au Québec.

Il est à noter que l'opération des avions-citernes nécessite d'importantes ressources malgré leur utilisation très restreinte, c'est-à-dire 80 heures de vol en moyenne par appareil annuellement. Ces appareils ont drainé 43,6 % des dépenses totales du Service en 1985-1986 avec 10,5 % du temps de vol. Cela s'explique en partie par des coûts d'entretien très élevés par heure de vol et par le fait que la proportion des coûts fixes par rapport aux coûts totaux est

importante; les appareils volent très peu et leur nombre est élevé par rapport au reste du parc aérien.

Cela est normal dans les circonstances car les avions-citernes, au même titre que les camions de pompiers, sont dédiés à un seul usage et doivent être disponibles en tout temps: d'où une utilisation variable mais intensive lorsque les circonstances l'exigent.

La dépense totale pour cette mission au Québec se chiffre à 5,9 M $ en 1984-1985 et à 6,3 M $ en 1985-1986. Les revenus provenant de la tarification des avions-citernes pour l'utilisation au Québec se sont élevés à 0,4 M $ en 1984-1985 (Sociétés de conservation 0,3 M $, ministère de l'Énergie et des Ressources 0,1 M $) et 0,6 M $ en 1985-1986 (Sociétés de conservation 0,4 M $, ministère de l'Énergie et des Ressources 0,2 M $). Toutefois, ce Ministère rembourse 50 % de ces frais aux Sociétés et contribue en moyenne pour 67,5 % des cotisations versées à ces Sociétés. Ainsi, il défraie directement ou indirectement en moyenne près de 85 % des heures de combat.

Les revenus découlant de la tarification de cette mission au Québec génèrent un pourcentage d'autofinancement des dépenses totales de 7,2 % en 1984-1985 et de 9,1 % en 1985-1986. Ces faibles taux d'autofinancement s'expliquent d'une part par une tarification qui ne vise qu'à couvrir les coûts énergétiques des avions-citernes et, d'autre part, par le fait qu'une portion importante des heures de vol n'est pas facturée. Les heures non facturées ont représenté 65,7 % du total des heures de vol en 1984-1985 et 60,2 % en 1985-1986. Les heures non facturées d'entraînement en vol des pilotes sont la raison principale de cette situation.

Si l'on tient compte de la dépense imputée aux opérations à l'extérieur du Québec, la dépense totale se chiffre à 7,8 M $ en 1984-1985 et à 8,9 M $ en 1985-1986.

Les dépenses imputées au combat des feux de forêts dans les autres provinces canadiennes, via une entente mutuelle, sont de 1,5 M $ en 1984-1985 et de 1,2 M $ en 1985-1986. Les revenus ayant été de 0,4 M $ et de 0,5 M $ pour ces années, les pourcentages d'autofinancement ont été de 24,5 % et de 37,9 % pour ces deux années. Ces pourcentages d'autofinancement sont plus élevés dans le cadre de l'entente que ceux propres aux opérations à l'intérieur du Québec, car la tarification est plus avantageuse avec l'entente mutuelle.

La base de tarification est différente pour la location à l'étranger. Les taux d'autofinancement des dépenses totales de ces missions ne peuvent être calculés de la même façon, puisque les contrats prévoyaient que le pays client

assumait directement les coûts de carburant alors que la formule de prix de revient de l'opération des avions du Service inclut ce coût; ils ont cependant varié entre 20 % et 75 % selon le contrat. Ces contrats ont rapporté 742 000 $ en 1985-1986.

Le pourcentage d'autofinancement de l'ensemble de la mission de protection de la forêt par rapport au total des dépenses a été de 14,8 % en 1985-1986 alors que, relativement aux coûts de fonctionnement, il a été de 36,9 %. Rappelons que c'est d'ailleurs devant l'importance du déficit du fonds renouvelable du Service aérien gouvernemental que l'actuel Gouvernement a mis en place un groupe de travail devant faire rapport au Conseil du trésor.

3.4 LA PROTECTION PUBLIQUE

La réussite ou l'échec de certaines missions effectuées par la Sûreté du Québec à l'aide d'hélicoptères est fonction de la rapidité d'intervention. Cela requiert des appareils toujours prêts à voler et à la disposition de la Sûreté en tout temps. À ce titre, de l'avis de la Sûreté, le temps de réponse du Service est excellent.

Notons que l'ampleur du territoire à desservir et le nombre limité d'hélicoptères les oblige à voyager "à vide" pour se positionner lorsqu'ils sont appelés loin de leur base. Ces manoeuvres occasionnent une perte importante de temps et d'argent en plus de diminuer l'efficacité des interventions. En 1985-1986, le nombre d'heures de vol des hélicoptères aux fins de positionnement a été de 409 sur un total de 2 488 heures, soit 16,4 % du temps total.

Le coût de revient par heure de vol des hélicoptères a été évalué à 506 $ en 1985-1986, incluant les frais énergétiques et les frais de voyage. Si on exclut ces derniers, le coût est de 437 $.

Le secteur privé offre des services d'hélicoptère comparables à des taux variant, selon un relevé rapide, entre 400 $ et 425 $ l'heure à l'exclusion du carburant et des frais de voyage. Ces prix sont demandés sans garantie d'un minimum d'heures de location par année. Avec une garantie de 800 heures par année, il est possible de louer un appareil à meilleur prix.

La dépense reliée à cette mission est évaluée à 1,2 M $ en 1984-1985 et à 1,4 M $ en 1985-1986. Les coûts de fonctionnement, soit les coûts totaux moins les salaires, l'amortissement, les loyers et les communications, sont estimés à 0,5 M $ et à 0,6 M $ pour ces deux années.

Les pourcentages d'autofinancement, calculés en fonction de la dépense totale, sont de 44,6 % en 1984-1985 et 37,3 % en 1985-1986. Par rapport aux coûts de fonctionnement, ces pourcentages sont de 112,0 % et 93,4 %. Ces pourcentages d'autofinancement sont parmi les plus élevés de l'ensemble des missions. Cela s'explique par l'utilisation presqu'exclusive d'hélicoptères, les appareils dont la tarification se rapproche le plus des coûts de fonctionnement.

3.5 LA PROTECTION DE LA FAUNE

La nature des opérations du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche n'entraîne à peu près pas de situation d'urgence. Les activités nécessitant l'utilisation des aéronefs sont planifiées d'avance chaque année. Cependant, ces activités doivent s'effectuer à des périodes précises et le Ministère doit pouvoir disposer des aéronefs requis au bon moment.

Ce Ministère, comme la Sûreté du Québec, est obligé de faire voyager les hélicoptères à vide pour leur positionnement, les appareils étant tous basés à Québec. En 1985-1986, le nombre d'heures de positionnement a été de 389 sur un total 2 217, soit une proportion de 17,6 %. Les coûts de revient à l'heure des hélicoptères du ministère du Loisir sont les mêmes que ceux de la Sûreté du Québec.

La dépense totale de cette mission a été de 2,6 M $ en 1984-1985 et de 2,1 M $ en 1985-1986. Cette réduction de la dépense totale s'explique par une baisse dans les heures de vol des hélicoptères. Les coûts de fonctionnement pour ces années s'établissent à 0,9 M $ et à 0,8 M $.

Les revenus de cette mission sont passés de 0,9 M $ en 1984-1985 à 0,6 M $ en 1985-1986, soit une baisse de 29,9 %. Cette diminution s'explique aussi par la réduction dans le nombre d'heures de vol. En conséquence, par rapport à la dépense globale, le pourcentage d'autofinancement est passé de 34,7 % en 1984-1985 à 29 % en 1985-1986. Concernant les coûts de fonctionnement, le pourcentage d'autofinancement passe de 98,0 % à 77,8 %.

RECOMMANDATIONS

Le Comité sur le Service aérien gouvernemental est d'accord avec les conclusions du groupe de travail responsable du mandat du Conseil du trésor concernant le fonds renouvelable.

1- Compte tenu de l'ensemble de la problématique propre à la mission transport des malades, le Comité recommande que cette mission fasse l'objet

d'une tarification horaire ne couvrant pas tous les coûts, mais permettant d'assurer une utilisation rationnelle des aéronefs. La tarification actuelle devrait être augmentée de façon à ce qu'elle couvre les coûts de fonctionnement des aéronefs. Le tableau 5 en fin de chapitre présente les tarifs horaires proposés par le Comité.

2- Compte tenu que la clientèle de la mission transport de personnes est gouvernementale, le Comité recommande que cette mission fasse aussi l'objet d'une tarification horaire qui ne couvrirait pas l'ensemble des coûts mais ceux du fonctionnement des aéronefs (voir tableau 5). Cela apparaît suffisant au Comité pour assurer une utilisation rationnelle des aéronefs.

3- Compte tenu du très faible pourcentage d'autofinancement de la mission protection de la forêt, le Comité recommande que celle-ci fasse l'objet d'un tarif de disponibilité journalier en plus d'une tarification horaire (voir tableau 5). Cela permettrait d'assurer une plus grande stabilité des revenus. La nouvelle tarification devrait permettre d'augmenter les revenus; l'ensemble de la mission serait alors financé de façon plus importante par les compagnies forestières, via la facturation des Sociétés de conservation.

4- Compte tenu du nombre important d'heures de vol nécessaires au positionnement des hélicoptères, le Comité recommande que la Sûreté du Québec et le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche utilisent en commun le parc d'hélicoptères. Cela permettrait de décentraliser en région les hélicoptères utilisés par ce Ministère. La productivité des appareils serait ainsi augmentée. Un protocole d'entente entre les utilisateurs devrait être établi afin de préciser les modalités d'utilisation des hélicoptères.

5- Compte tenu qu'une bonne part des besoins de la Sûreté du Québec et la totalité des besoins du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche en services d'hélicoptères peuvent être comblés par le secteur privé, le Comité recommande que la tarification horaire des hélicoptères soit semblable à celle de l'entreprise privée (voir tableau 5). Cela permettrait de rationaliser l'utilisation des hélicoptères gouvernementaux.

6- Le Comité recommande que la tarification de chaque service soit indexée annuellement pour tenir compte de l'augmentation soit des coûts, soit des tarifs des hélicoptères dans le secteur privé.

7- Compte tenu que l'inventaire de la faune fait par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche peut être effectué à un coût moindre par un appareil plus léger et plus moderne que le DC-3 actuellement utilisé, le Comité recommande que cette activité soit faite par un appareil nolisé dans le secteur privé adapté à cette fin.

8- Compte tenu des coûts supplémentaires d'opération des hélicoptères, notamment en carburant et en frais de séjour et de transport des pilotes et mécaniciens ainsi que de la capacité du secteur privé d'offrir ce service à meilleur coût, le Comité recommande que le Service aérien cesse d'offrir le service de ses hélicoptères au nord du 55^{e} parallèle, sauf en cas d'urgence, c'est-à-dire dans les cas où la sécurité des personnes ou des biens est en danger.

TABLEAU 5

TARIFS HORAIRES ACTUELS ET TARIFS HORAIRES PROPOSÉS

	TARIFS HORAIRES ACTUELS	TARIFS HORAIRES PROPOSÉS
HS-125	840 $	1 350 $
F-27	600 $	1 100 $
DC-3	240 $	600 $
HÉLICOPTÈRES	240 $	450 $
CANSO	630 $	1 500 $ par jour + 1 500 $/heure
CL-215	1 270 $	2 000 $ par jour + 2 000 $/heure

CHAPITRE IV

LE TRANSPORT DES MEMBRES DU CONSEIL EXÉCUTIF, DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE, DES DIGNITAIRES ET DES FONCTIONNAIRES (Transport exécutif)

CONSTATATIONS

Les normes d'utilisation des avions du ministère des Transports par les membres du Conseil exécutif et de l'Assemblée nationale, ainsi que par les dignitaires et fonctionnaires, sont spécifiées par la directive 1-82 du Conseil du trésor. Cette directive, telle que mentionnée dans le chapitre I, détermine qui peut réquisitionner un avion ou y prendre place, à quelles conditions et selon quelles priorités.

L'étude de cette directive nous a permis de relever quelques problèmes entourant son application. Ainsi, il y est fait mention du terme avion alors que le parc aérien est composé d'avions et d'hélicoptères; de plus, le terme avion est défini comme étant la propriété du ministère des Transports alors qu'un avion ou tout autre aéronef pourrait fort bien être opéré par ce dernier sans lui appartenir.

En ce qui concerne la priorité dans l'utilisation des aéronefs, il semble que les utilisateurs potentiels ne soient pas tous classés selon un ordre de préséance et qu'il serait opportun de le faire. Cette précision permettrait une application plus facile de la directive.

La directive devrait également être plus restrictive quant à l'utilisation des aéronefs entre Québec et Montréal, compte tenu du prix du billet et du service offert par les lignes aériennes. De même, les trajets entre Dorval et Saint-Hubert devraient être interdits, compte tenu des coûts.

Étant donné l'éloignement des Îles de la Madeleine et le fait que le député de ce comté ne soit pas nécessairement membre du Conseil exécutif, il est souhaitable que ce dernier puisse disposer d'un avion pour se rendre dans son comté un certain nombre de fois au cours de l'année.

En ce qui concerne l'affectation d'un aéronef pour l'extérieur du Québec à une fin autre qu'une rencontre fédérale-provinciale ou interprovinciale, il est excessif de demander une autorisation dix jours au préalable telle que requise dans la directive actuelle. Il est suffisant que chaque utilisateur autorisé

respecte le délai de 48 heures quant à la confirmation écrite de sa réquisition.

Il serait plus approprié que le Service effectue le relevé des réquisitions faites par chaque membre du Conseil exécutif qui possède les moyens informatiques pour le faire. Le Service fournit déjà ces relevés aux utilisateurs.

Il serait souhaitable d'ajouter aux raisons valables d'affecter un aéronef à un groupe de fonctionnaires les motifs d'ordre humanitaire et économique.

Il serait plus équitable que tous les journalistes invités par un membre du Conseil exécutif à prendre place à bord de l'aéronef réquisitionné paient pour ce service et qu'il n'y ait pas d'exception, comme cela existe présentement.

Dans le but d'imputer toute dérogation à ses responsables, la directive devrait préciser que tout usage d'un aéronef à d'autres fins doit être préalablement autorisé par le ministre responsable du ministère ou organisme demandeur, avant que le ministre des Transports n'autorise officiellement l'affectation d'un aéronef.

Pour des raisons de sécurité, aucun aéronef ne devrait transporter plus de cinq membres du Conseil exécutif à la fois. Cela rendrait la directive conforme à la politique ministérielle.

RECOMMANDATION

Le Comité recommande que le Conseil du trésor émette une nouvelle directive basée sur le modèle présenté dans les pages suivantes.

P R O J E T D E D I R E C T I V E

CONCERNANT L'UTILISATION DES AÉRONEFS

DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

---oooOooo---

1. Dans la présente directive, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par:

   "aéronef" : un avion ou un hélicoptère opéré par le ministère des Transports

   "ministre" : le ministre des Transports

   "réquisition": acte administratif consistant à obtenir l'affectation exclusive d'un aéronef

   "réservation": acte administratif consistant à réserver une place à bord d'un aéronef.

2. L'utilisation d'un aéronef pour des raisons personnelles est interdite.

3. La priorité dans l'utilisation d'un aéronef s'établit comme suit:

   a) Les cas d'urgence reliés à la maladie ou à la sécurité publique

   b) Les réquisitions selon l'ordre suivant:

      - premier ministre,
      - ministre,
      - protocole,
      - membres d'une commission parlementaire,
      - autres usagers autorisés en vertu de la présente directive selon l'ancienneté de la réquisition ou de la réservation.

4. Un membre du Conseil exécutif peut, dans l'exercice de ses fonctions, utiliser un aéronef; il doit toutefois, dans la mesure du possible, emprunter les services des lignes aériennes régulières.

5. Lorsqu'un aéronef lui est affecté, un membre du Conseil exécutif doit confirmer sa réquisition au ministre au moins 48 heures à l'avance, avec

sa signature et au moyen du formulaire destiné à cette fin. Cette réquisition doit indiquer clairement les raisons pour lesquelles l'aéronef est requis.

6. L'utilisation d'un aéronef pour des déplacements entre Montréal (Saint-Hubert ou Dorval) et Québec doit être réduite au minimum et préalablement autorisée par le ministre. Aucune autorisation ne sera consentie pour l'utilisation d'un aéronef entre Saint-Hubert et Dorval.

7. Seuls les membres du Conseil exécutif provenant des régions de la Gaspésie, des Îles de la Madeleine, de la Côte-Nord, du Lac-Saint-Jean, de l'Abitibi, de l'Outaouais et de la partie de la région des Laurentides comprenant la M.R.C. Antoine-Labelle, peuvent obtenir l'affectation d'un aéronef à partir de Montréal ou Québec pour se rendre dans leur comté ou à leur résidence ou en revenir. Nonobstant ce qui précède, le député des Îles de la Madeleine peut obtenir l'affectation d'un aéronef, jusqu'à concurrence de douze voyages aller et retour par année, pour se rendre dans son comté.

8. Un membre du Conseil exécutif peut, pour des motifs spécifiques et raisonnables, inviter une personne à prendre place à bord d'un aéronef qui lui a été affecté.

9. Le Service aérien gouvernemental doit, les 31 mars, 30 juin, 30 septembre et 31 décembre de chaque année, transmettre au ministre un relevé des réquisitions d'aéronefs. Il doit également transmettre à chaque membre du Conseil exécutif, aux dates précitées, un relevé de ces réquisitions pour information et vérification. Chaque membre du Conseil exécutif doit, dans les trente jours de la date de réception du relevé, informer le Service aérien gouvernemental de toute anomalie constatée dans le relevé.

10. Un groupe de fonctionnaires du Gouvernement ou de ses organismes peut, dans l'exercice de leurs fonctions et pour des motifs exceptionnels, humanitaires, d'urgence ou d'économie, requérir de son ministre, sous-ministre ou dirigeant d'organisme, l'affectation d'un aéronef. Dans ce cas, les formalités sont les mêmes que celles prévues pour un membre du Conseil exécutif, sous réserve de ce qui suit:

    a) la réquisition doit être signée par le ministre ou, en son absence, par le sous-ministre ou dirigeant d'organisme;

    et

b) la réquisition doit clairement faire état de son caractère.

11. Le sous-ministre de chaque ministère ou le dirigeant d'un organisme doit tenir à jour, produire et transmettre régulièrement à son ministre un relevé des réquisitions qui ont été faites par son personnel ainsi que les motifs qui les ont justifiées.

12. Un membre de l'Assemblée nationale ou un fonctionnaire du Gouvernement ou d'un organisme peut, dans l'exercice de ses fonctions, réserver une place à bord d'un aéronef en s'adressant directement au Service aérien, lequel accepte les réservations selon les places disponibles.

13. Un membre du Conseil exécutif peut, dans l'exercice de ses fonctions, être accompagné de son conjoint et de ses enfants en autant qu'il ne prive pas d'une place un autre membre de l'Assemblée nationale ou un fonctionnaire.

14. Lorsqu'un journaliste prend place à bord d'un aéronef, ses frais de transport doivent être facturés à son employeur. Le prix doit être équivalent au prix d'un billet, tarif économique, d'une ligne régulière moins les taxes applicables.

15. La signature par le ministre ou le sous-ministre du rapport visé dans les articles 9 et 10 ne valide que la réquisition de vol. Si d'autres personnes ont pris place à bord de l'aéronef conformément à l'article 12, le ministre ou le sous-ministre signataire de la réquisition n'est en aucun cas responsable de la présence de ces personnes.

16. L'affectation d'un aéronef à des fins autres que celles prévues à la présente directive doit être préalablement autorisée par le ministre responsable du ministère ou de l'organisme, avant que le ministre des Transports n'autorise officiellement l'affectation d'un aéronef.

17. Pour des raisons de sécurité, aucun aéronef ne transportera plus de cinq membres du Conseil exécutif à la fois.

18. Le ministre des Transports est chargé de l'application de cette directive.

19. La présente directive remplace la directive numéro 1-82 adoptée par le Conseil du trésor le 16 février 1982 (CT 137500).

20. La présente directive entre en vigueur le ..... 1986.

CHAPITRE V

LE SYSTÈME D'ÉVACUATION AÉROMÉDICALE DU QUÉBEC (É.V.A.Q.)

CONSTATATIONS

Le système d'évacuation aéromédicale du Québec (É.V.A.Q.) a été mis sur pied pour offrir un moyen approprié de transport aérien secondaire, d'hôpital à hôpital, capable de fournir des soins intensifs à tout malade ou accidenté des régions périphériques du Québec, quel que soit son état. Il est à noter qu'É.V.A.Q. n'a pas de statut officiel.

Ce système s'est avéré nécessaire à cause de l'éloignement et de l'isolement des communautés limitrophes du Québec et d'une certaine carence en équipement et en personnel médical. Il s'agit donc de transporter les malades vers les centres spécialisés de Québec ou de Montréal, dans des délais raisonnables et en toute sécurité.

Il est de première importance qu'un avion soit disponible en tout temps et qu'il soit prêt à décoller en moins d'une heure. De plus, le temps requis par l'appareil basé à Québec pour aller chercher et ramener le malade doit être réduit au minimum.

Les ressources actuelles permettent la disponibilité d'un appareil en tout temps pour combler les besoins en évacuation. Cependant, une certaine inquiétude existe quant à l'évolution de la demande de transport de malades qui pourrait, de par sa croissance, exiger davantage de ressources.

La demande de transport est fonction, entre autres, du vieillissement des populations desservies, du taux d'accidents, surtout routiers, des structures médicales dans les régions concernées et de l'expérience du personnel en place.

Bien que la demande pour le service d'évacuation ait augmenté en 1984 et en 1985, il est impossible d'affirmer qu'elle continuera d'augmenter.

Actuellement, tel que mentionné au chapitre I, c'est l'avion à réaction HS-125 version ambulance qui est le plus souvent employé pour cette mission (73% des cas), suivi par l'avion à turbopropulseurs F-27 (21% des cas) et par le HS-125 version exécutif (6% des cas).

Dans environ les deux tiers des cas où l'évacuation n'est pas faite par l'avion-ambulance, c'est qu'il n'est pas disponible pour des raisons

d'entretien ou de réparation. L'autre tiers des cas, soit environ 10% de tous les cas d'évacuation, s'explique par les conditions météorologiques ou de pistes qui nécessitent alors l'utilisation d'un F-27.

L'absence d'inverseurs de poussée rend l'avion-ambulance moins performant sur des pistes courtes rendues glissantes à cause de la neige, du verglas ou de la sloche. De même, l'absence de déflecteurs de particules n'autorise pas l'utilisation de l'appareil sur des pistes de gravier lorsqu'elles ne sont pas gelées. Lorsque de telles conditions se présentent, on utilise un des deux F-27.

L'avion-ambulance a un rayon d'autonomie limité en raison de la forte consommation de carburant de ses moteurs; leur technologie devient désuète. Cela a pour effet d'empêcher l'avion de décoller vers les régions les plus éloignées, car il ne pourrait atteindre les aéroports de dégagement. Dans ce cas également, on utilise un des deux F-27.

D'ailleurs, il est paradoxal que les pistes les moins accessibles à l'avion-ambulance soient les plus éloignées et que, dans ces conditions, ce soit un appareil plus lent, le F-27, qui prenne la relève.

La vitesse de croisière du F-27 étant de beaucoup inférieure à celle du HS-125, la durée prolongée des missions épuise les escortes et réduit la disponibilité du service. L'utilisation des F-27 fait subir aux malades et aux escortes les inconvénients de la turbulence, car ces appareils ne peuvent atteindre autant d'altitude que les avions à réaction et ne peuvent survoler les zones de turbulence.

Il est difficile de trouver les pièces de rechange du HS-125. Ses moteurs ne sont plus en production et doivent être remplacées par des moteurs usagés, ayant une durée de vie plus courte et à leur tour devant être remplacés plus souvent.

L'avion-ambulance est donc souvent cloué au sol pour entretien ou réparation pendant des périodes relativement longues (sept semaines à compter de janvier 1987). Lorsque c'est le cas, le réacté HS-125 version exécutif ou un des deux F-27 prend la relève selon les conditions de météo ou de pistes.

L'utilisation du HS-125 comme avion-ambulance cause d'autres problèmes, notamment celui du bruit. Les moteurs de l'appareil sont si bruyants qu'ils dépassent les normes en vigueur dans les aéroports du Canada et des États-Unis. Si les mouvements de cet avion sont encore autorisés la nuit à l'aéroport de Dorval par exemple, c'est à cause de sa vocation humanitaire.

Par ailleurs, l'espace restreint de la cabine limite la capacité de charge à deux patients adultes. Dans l'éventualité où deux patients occupent déjà ces places et qu'une autre mission d'urgence s'annonce dans le rayon d'action de l'appareil, celui-ci doit alors continuer sa route vers Québec ou Montréal pour y laisser les premiers patients et retourner accomplir l'autre mission. Avec un avion plus spacieux, il serait possible d'aller chercher un ou plusieurs autres patients sans prolonger indûment le temps de transport des premiers patients tout en raccourcissant la durée globale des évacuations. Dans l'éventualité d'une évacuation massive de patients à un même endroit, un appareil plus spacieux serait très utile.

L'exiguïté de l'avion entrave les manoeuvres de réanimation cardio-respiratoire, les techniques manuelles de ventilation assistée des prématurés, les immobilisations de fractures par appareils de traction et plusieurs autres techniques de soins devant être exécutées en vol.

RECOMMANDATIONS

Le Comité sur le transport aérien des malades au Québec (C.T.A.M.Q.) a fait un certain nombre de recommandations au ministre des Transports. Le Comité sur le Service aérien gouvernemental endosse complètement trois de ces propositions et les précise dans certains cas.

1- Le C.T.A.M.Q. recommande de "procéder au remplacement de l'avion-ambulance HS-125 par un avion à réaction plus moderne, plus spacieux, plus versatile, nécessairement doté d'une plus grande autonomie de vol et propulsé par des moteurs équipés d'inverseurs de poussée".

   Puisqu'il est impossible de modifier, selon les besoins d'É.V.A.Q., l'avion-ambulance HS-125, le Comité recommande son remplacement par l'achat d'un avion à réaction moderne modifié en avion-ambulance. Ainsi, on éliminerait les problèmes d'autonomie et d'accessibilité aux pistes que connaît le HS-125.

   Parce qu'il est construit au Québec, qu'il correspond aux exigences du C.T.A.M.Q. et que son achat aurait indirectement un impact positif sur l'économie du Québec, le Comité recommande l'achat d'un Challenger usagé de la compagnie Canadair et sa modification en avion-ambulance. L'appareil usagé acheté de Canadair serait pris en échange par l'entreprise lors de la vente d'un appareil neuf à un autre client. C'est la fabrication de ce nouvel appareil qui aurait le plus grand impact sur l'économie du Québec.

2- Le C.T.A.M.Q. recommande "d'accorder une priorité à l'entretien de l'avion-ambulance et des appareils qui le remplacent à l'occasion. Cette politique administrative doit comprendre des horaires de travail de 24 heures par jour, 7 jours par semaine, lorsque l'avion-ambulance est retenu au sol pour des raisons techniques".

En endossant cette recommandation, le Comité recommande que l'entretien de l'appareil soit confié à l'entreprise privée si le Service aérien ne peut satisfaire à cette recommandation.

3- Le C.T.A.M.Q. recommande "que le ministère des Transports invite le gouvernement du Québec à donner au système É.V.A.Q. un statut bien défini, un mandat précis et un organigramme fonctionnel".

Tout en endossant cette recommandation et en reconnaissant la responsabilité du ministère des Transports en cette matière, le Comité recommande au ministre de désigner un responsable administratif au système É.V.A.Q. à l'intérieur du Ministère avec le mandat de coordonner le système de transport aérien des malades.

CHAPITRE VI

LE PARC AÉRIEN DU SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

CONSTATATIONS

Comme l'indique le tableau 1 du chapitre I, l'ensemble des aéronefs du Service aérien est relativement âgé. Alors que les hélicoptères ont entre 7 et 15 ans, les avions quant à eux ont entre 16 et 50 ans.

6.1 LES CANSO

Les six CANSO ont 50 ans environ. Leur technologie est dépassée. Les pièces de remplacement ne sont disponibles qu'usagées et leur rareté en augmente graduellement le coût. L'expertise relative aux moteurs à pistons qui les équipent est de plus en plus rare. Les coûts d'entretien et de révision par moteur et par heure de vol sont de 230 $, ce qui est relativement élevé même s'ils sont moindres que ceux des CL-215. Les CANSO sont cependant moins performants dans la lutte contre les feux de forêts que les CL-215. Il est d'ailleurs prévu que les quatre CL-215 munis de nouveaux moteurs, que recevra le Service d'ici les deux prochaines années, remplaceront autant de CANSO.

6.2 LE DC-3

Le DC-3, un appareil avec moteurs à pistons, est âgé de 43 ans. Sa technologie, qui remonte aux années trente, est complètement dépassée. L'approvisionnement en pièces de remplacement pour les moteurs se fait rare. Il est trop gros pour l'usage principal auquel il est destiné, à savoir l'inventaire de la faune. Il est également très lent pour le transport de personnes pour lequel il est utilisé occasionnellement. Les coûts d'opération du DC-3 sont donc de beaucoup supérieurs à ceux d'un appareil mieux adapté aux besoins du Gouvernement, c'est-à-dire plus petit et plus moderne. Les appareils de technologie récente nécessitent moins d'entretien et consomment moins de carburant.

6.3 LES F-27

Les deux F-27 sont âgés respectivement de 25 et 27 ans. Ce type d'avion n'est plus construit depuis 1965 et la rareté des pièces de rechange cause des retards de livraison importants, réduisant ainsi la disponibilité des appareils. La technologie de construction relativement âgée de cet appareil implique des coûts d'entretien proportionnellement plus élevés ainsi qu'une

consommation de carburant que l'on estime de 40 % supérieure à celle des moteurs plus modernes de même calibre.

Les F-27 qui ont des capacités respectives de 20 et 31 passagers, lorsqu'ils sont utilisés pour le transport des personnes, ont un coefficient d'utilisation moyen légèrement supérieur à 25 %, alors que celui du HS-125 est de l'ordre de 41 %. Puisque le coût total d'une liaison entre deux points est supérieur pour les F-27 par rapport au HS-125 et que le nombre moyen de passagers transportés par les F-27 est similaire à la capacité maximale du HS-125, il semble que les F-27 ne soient pas bien adaptés au service qu'ils doivent rendre. De plus, ils offrent trop de sièges pour les besoins du Gouvernement. Un des deux appareils du Service vient de subir une révision majeure. Celle du deuxième appareil est estimée à plus de 0,8 M $ et est prévue pour 1988.

6.4 LES HS-125

Le Service opère deux HS-125, l'un comme avion-ambulance et le second destiné au transport des personnes. Ces deux appareils ont 21 ans. Leur technologie date, particulièrement leurs moteurs qui ne sont plus construits depuis 15 ans. Ces derniers consomment beaucoup de carburant, environ 50 % de plus que les moteurs modernes équivalents, ce qui entraîne non seulement des coûts plus élevés mais surtout diminue l'autonomie de vol des appareils. Ces moteurs sont beaucoup plus bruyants que les moteurs récents, ce qui limite l'accès de l'appareil exécutif à certains aéroports.

Lors de l'achat en 1979 du HS-125 devant servir au transport ambulancier, le Service aérien prévoyait, en fixant son choix sur ce type d'avion, remplacer les moteurs des deux HS-125 par des moteurs plus modernes. Cette modification aurait permis une plus grande autonomie de vol grâce à une consommation de carburant moindre, ainsi qu'une réduction du bruit aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des appareils. Ainsi, il y aurait eu uniformisation et modernisation des avions à réaction, ce qui aurait diminué les coûts d'opération.

Cependant, cette modification a été refusée en 1979 par le Conseil du trésor, après que l'avion-ambulance eut été acheté. Si la décision du Conseil du trésor avait été connue à l'avance, jamais le Service n'aurait recommandé l'achat du HS-125; il aurait plutôt recommandé l'achat d'un appareil plus moderne et plus efficace.

Maintenant, le remplacement des moteurs des HS-125 n'est plus possible car aucune entreprise n'effectue ce travail.

6.5 LES AVIONS-CITERNES CL-215

Bien que l'avion-citerne CL-215 soit l'appareil le mieux adapté pour combattre les feux de forêts, les défaillances de ses moteurs créent un problème de fiabilité. Les moteurs à pistons ne sont plus construits depuis 1960. De plus, à cause de leurs fréquentes défaillances et de la rareté des pièces de remplacement, ils entraînent des coûts importants d'entretien et de révision. Ainsi, les coûts d'entretien et de révision de chacun des moteurs des CL-215 sont évalués à 700 $ l'heure de vol comparativement à 230 $ pour chacun des moteurs d'avion-citerne de type CANSO. Le problème de disponibilité de pièces de rechange pour les moteurs ne peut que s'aggraver avec le temps.

6.6 LES HÉLICOPTÈRES

Ce sont les huit hélicoptères opérés par le Service qui comptent le moins d'années de service. Leur construction s'échelonne de 1971 à 1979. Bien qu'ils cumulent en moyenne un nombre important d'heures de vol, la qualité de leur entretien fait qu'on peut espérer les utiliser encore 5 à 10 ans.

Dans l'ensemble, les appareils actuels sont adéquats et peuvent remplir la plupart de leurs missions. Cependant, pour certains usages comme les opérations dans le Grand-Nord et certaines missions de sauvetage de la Sûreté du Québec, l'autonomie et la capacité de charge des hélicoptères sont insuffisantes. Parfois pour se positionner les hélicoptères doivent contourner une partie du fleuve à cause des limites imposées par Transports Canada aux monomoteurs pour la traversée des plans d'eau. Le temps de positionnement peut alors équivaloir à cinq fois la traversée du fleuve.

RECOMMANDATIONS

Le Comité sur le Service aérien gouvernemental recommande:

1- de remplacer l'avion-ambulance HS-125 par un avion à réaction moderne répondant aux exigences identifiées. Le Comité recommande un Challenger usagé de Canadair de type 600 au coût approximatif de 8 M $;

2- l'avion-ambulance HS-125 devrait être transformé en avion de transport exécutif et le HS-125 servant actuellement au transport exécutif devrait être vendu, cet appareil ayant accumulé un plus grand nombre d'heures de vol que le premier (18 000 contre 12 000 heures). De cette façon, le Service aurait un avion exécutif d'une plus grande espérance de vie venant tout juste de subir l'inspection majeure de 4 800 heures;

3- les avions-citernes CL-215 devraient être munis de moteurs turbopropulseurs. Le ministère des Transports devrait étudier, en collaboration avec le ministère de l'Énergie et des Ressources, la taille optimale du parc aérien en fonction de l'amélioration des CL-215 et du territoire à protéger;

4- il faudrait décider s'il est préférable de remplacer les F-27 par des appareils plus modernes et mieux adaptés aux besoins du Service avant la révision majeure de l'avion exécutif F-27 prévue d'ici deux ou trois ans;

5- de vendre le DC-3 au plus tôt;

6- vu que le parc d'avions-citernes se composera d'ici quelques années de 2 CANSO et de 19 CL-215, le Comité recommande de vendre graduellement tous les CANSO pour uniformiser le parc aérien. L'efficacité améliorée des 4 nouveaux CL-215 qui seraient en opération d'ici là compenserait pour la perte des 6 CANSO. La vente des CANSO permettrait aussi de diminuer les inventaires de pièces et les coûts d'entretien;

7- le Comité trouve regrettable que le Premier ministre, dans ses déplacements officiels à l'étranger ou dans d'autres provinces, ne voyage pas à bord d'un Challenger de Canadair et en fasse ainsi la promotion;

c'est pourquoi, le Comité recommande de conclure avec Canadair ou Bombardier une entente qui permettrait au Premier ministre de voyager à bord d'un Challenger pour ses déplacements officiels à l'étranger. Lors des escales, l'appareil serait disponible pour des visites de promotion;

8- le Comité n'ayant pas identifié de besoins pressants concernant le parc d'hélicoptères, il recommande de le garder tel quel et de n'effectuer aucun achat d'hélicoptère dans l'immédiat;

dans l'éventualité où un besoin d'expansion du parc se ferait sentir, le Comité recommande d'étudier la possibilité de combler ce besoin par la location d'appareils auprès du secteur privé. Cette étude devrait tenir compte des besoins spécifiques de la Sûreté du Québec en ce qui concerne la confidentialité nécessaire aux opérations (pilotes, longueur d'ondes et radios), l'identification des appareils, ainsi que de la fabrication au Québec de plusieurs types d'hélicoptères.

CHAPITRE VII

LES INCIDENCES ÉCONOMIQUES DE LA COMMERCIALISATION ET DU PROJET DE REMPLACER LES MOTEURS DES CL-215

7.1 REMPLACEMENT DES MOTEURS DES CL-215

Constatations

Le projet de remplacer les moteurs des CL-215 entraînerait une production évaluée entre 60 et 100 M $. Si on utilise le chiffre de 70 M $ comme coût du projet et qu'on accepte l'hypothèse qu'il serait réalisé au Québec, on peut dégager certaines conclusions sur les incidences économiques de ce projet.

On a tenu compte des effets directs sur l'entreprise qui obtient le contrat et des effets indirects sur les fournisseurs de biens et de services. Cette entreprise fait partie, par hypothèse, du sous-secteur industriel "fabricants d'aéronefs et de pièces au Québec".

Ainsi, on évalue l'impact global du projet sur la main-d'oeuvre à 938 hommes/années de travail. Les salaires et gages avant impôt seraient de l'ordre de 28,3 M $ alors que les autres revenus bruts avant impôt approcheraient 24,3 M $, pour une valeur ajoutée d'environ 52,6 M $.

Les revenus du gouvernement du Québec atteindraient 10,0 M $ dont 6,0 M $ provenant de l'impôt sur les salaires et gages, 2,6 M $ de la parafiscalité, 1,2 M $ des taxes indirectes et 0,2 M $ de l'impôt sur les profits des sociétés. Le gouvernement fédéral retirerait 7,5 M $ dont 4,3 M $ de l'impôt sur les salaires et gages, 1,6 M $ de la parafiscalité, 0,4 M $ des taxes indirectes et 1,2 M $ de l'impôt sur les profits des sociétés.

D'autres propriétaires de CL-215 sont intéressés à en remplacer les moteurs. Ainsi, si le projet se concrétise et que le contrat est accordé à une entreprise du Québec, les retombées économiques pourraient être beaucoup plus importantes.

Actuellement, il n'existe aucune entreprise qui effectue ce travail mais quelques-unes sont intéressées à ce projet. La première entreprise qui effectuera ce travail prendra une avance presque insurmontable sur ses concurrentes.

Recommandations

Le Comité ayant déjà recommandé la modification des CL-215, l'expertise pour mener à bien ce projet existant au Québec, les retombées économiques potentielles de ce projet étant importantes, et la réalisation de ce projet étant d'une importance capitale pour la ou les régions où il se fera, le Comité sur le Service aérien gouvernemental recommande:

1- que l'entreprise choisie pour remplacer les moteurs des CL-215 s'engage à effectuer cette opération sur le territoire du Québec;

2- que le processus d'attribution du contrat soit le plus rapide possible.

À ce jour, le Comité a reçu deux propositions de compagnies canadiennes concernant ce projet, l'une de Canadair, l'autre de Centravia. Ces deux entreprises peuvent effectuer ce travail au Québec. Il n'appartient cependant pas au Comité de se prononcer sur le choix de la proposition à retenir. D'ailleurs, le choix définitif devra se faire sur la base des propositions fermes qui seront faites lors de l'appel d'offres officiel.

7.2 REDEVANCES

Constatations

Lors de l'achat des premiers CL-215 en 1970, il était prévu que le gouvernement du Québec recevrait des redevances de 146 975 $ par appareil fabriqué par Canadair à partir du 81e appareil jusqu'au 120e, pour un total de 5,9 M $.

Dans le cadre de l'achat coopératif d'avions-citernes CL-215 en 1983, le précédent gouvernement du Québec de concert avec le gouvernement fédéral, afin d'aider la relance de Canadair, acceptait de reporter les redevances auxquelles il avait droit au 121e appareil plutôt qu'au 81e appareil fabriqué. Par conséquent, le gouvernement du Québec a perdu, sinon définitivement du moins temporairement, des revenus auxquels il avait droit. Ce sont les autres provinces acheteuses de CL-215 qui ont indirectement bénéficié d'un prix réduit.

Recommandation

La situation financière de Canadair s'étant améliorée depuis, le Comité sur le Service aérien gouvernemental propose que, s'il y a négociation avec Canadair pour le remplacement des moteurs des avions-citernes, ces redevances fassent l'objet de négociations.

7.3 COMMERCIALISATION DES SERVICES D'AVIONS-CITERNES CL-215 À L'EXTÉRIEUR DU QUÉBEC

Constatations

Depuis 1966, le Service aérien a été appelé à combattre des feux de forêts à l'extérieur du Québec, occasionnellement jusqu'en 1982 et plus régulièrement depuis lors.

Cette activité, quoique limitée, soulève de nombreuses questions autant au sujet des avantages financiers que le gouvernement du Québec en retire que de son impact sur les coûts de fonctionnement du Service. Rappelons que ces contrats sont effectués durant l'hiver alors que les avions-citernes sont disponibles et que la convention collective des pilotes prévoit vingt-huit jours de prestation de travail durant cette période et qu'enfin les dépenses reliées directement à ces opérations (frais variables: carburant, frais de déplacement, usure des moteurs) sont évidemment facturées au client.

La question est donc de déterminer si l'excédent des revenus sur les frais variables représente une contribution assez importante aux frais fixes du Service.

Le Comité a évalué ces activités avec l'objectif d'en établir la rentabilité et il recommande au ministre des Transports d'établir des mécanismes pour faciliter ces opérations ainsi qu'une tarification appropriée.

Les trois contrats ayant fait l'objet d'une évaluation sont ceux de l'Argentine en 1981-1982 et du Mexique en 1984-1985 et 1985-1986. On savait déjà que ces contrats ne généraient pas de profit dans l'hypothèse où toutes les dépenses du Service, calculées sur une base horaire, seraient imputées au contrat. Par contre, en terme de contribution aux frais fixes, ces opérations peuvent être intéressantes. Une fois déduites des revenus les dépenses directes afférentes au contrat, on obtient des contributions horaires de 75 % pour l'Argentine, 20 % pour le Mexique (1984-1985) et 33 % pour le Mexique (1985-1986). De plus, nous avons comparé ces contributions avec l'importance du contrat par rapport aux opérations des avions CL-215. On constate que le contrat de l'Argentine a requis 18 % des heures de vol totales des CL-215 pour une contribution de 13 % aux dépenses fixes. Les chiffres pour le Mexique (1984-1985) sont respectivement de 12 % et 3 %, et enfin de 11 % et 4 % pour le Mexique (1985-1986).

À ces contributions qui sont des entrées nettes de revenus au Fonds consolidé du Québec, il faut ajouter des bénéfices indirects. Ainsi, les heures de vol

effectuées par les pilotes affectés à ces contrats diminuent d'autant les heures d'entraînement obligatoire des pilotes. Enfin, ces activités contribuent sûrement à la renommée du Québec avec des appareils construits au Québec et pilotés par des Québécois.

Enfin, le Comité s'est penché sur d'autres problèmes telles la lourdeur administrative pour commercialiser ce genre d'opération et la concurrence des autres provinces ayant acheté des CL-215, lesquelles sont de plus en plus intéressées à ce marché somme toute restreint.

Recommandations

Le Comité sur le Service aérien gouvernemental recommande:

1- que la commercialisation des services d'avions-citernes à l'extérieur du Québec soit maintenue en autant que la contribution nette de chacune de ces opérations représente au minimum 50 % des frais fixes imputables à l'opération et 100 % des frais variables;

2- que pour faciliter cette commercialisation, la tarification soit constituée d'un taux quotidien de disponibilité et d'un taux horaire incluant les frais variables directement imputables aux contrats;

3- que pour des motifs humanitaires et exceptionnels, le ministre des Transports ait la possibilité de modifier cette tarification;

4- que les coques des appareils ne soient plus assurées étant donné le coût exhorbitant de la prime exigée et l'écart entre la couverture d'assurance et la valeur des appareils;

5- que le paiement des contrats soit garanti par la Société pour l'expansion des exportations (S.E.E.);

6- qu'un CT omnibus soit fait chaque année pour faciliter les opérations de commercialisation, d'autant plus que chaque contrat doit de toute manière être approuvé par le Conseil du trésor.

CHAPITRE VIII

SOMMAIRE ET CONCLUSION

8.1 CONCLUSION GÉNÉRALE

Recommandations

Le Comité, dans ses recommandations, a dû tenir compte de la situation budgétaire du Québec qui nous oblige à restreindre le plus possible les dépenses d'immobilisation.

Nous avons donc accordé la priorité aux deux interventions suivantes:

1° la protection de la population par un avion-ambulance mieux adapté;

2° le maintien du leadership mondial du Québec dans l'opération et la fabrication d'avions-citernes par le remplacement des moteurs des CL-215.

Il nous apparaît évident que le Québec devra investir de façon significative dans ces deux domaines, car la santé de la population, le leadership du Québec en aéronautique et de nouveaux emplois en dépendent.

On notera que les recommandations du Comité ne valent que pour l'époque où les travaux de recherche ont été effectués. Dans le domaine de l'aviation, tout va très vite; si un délai devait s'écouler entre la parution de ce rapport et la prise en considération de ses recommandations, certaines d'entre elles devraient être revues.

8.2 LISTE DES RECOMMANDATIONS

Le Comité sur le Service aérien gouvernemental recommande:

1- que les missions confiées au Service soient maintenues telles quelles;

2- que l'on confie l'entretien mineur des hélicoptères qui opèrent en région à l'entreprise privée lorsque celle-ci peut le faire adéquatement et à meilleur coût;

3- qu'aucun organisme relevant du gouvernement du Québec ne possède ou opère lui-même un aéronef et ce, conformément au mandat du Service qui prévoit que seul ce dernier opère un service central de transport aérien pour le gouvernement du Québec;

4- que compte tenu de la problématique du transport des malades, cette mission fasse l'objet d'une tarification horaire ne couvrant pas tous les coûts, mais permettant d'assurer une utilisation rationnelle des aéronefs. La tarification actuelle devrait être augmentée de façon à couvrir les coûts de fonctionnement des aéronefs. Le Comité recommande qu'il en soit de même pour le transport des personnes;

5- que compte tenu du très faible pourcentage d'autofinancement de la mission protection de la forêt, celle-ci fasse l'objet d'un tarif de disponibilité journalier en plus d'une tarification horaire;

6- que la Sûreté du Québec et le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche utilisent en commun le parc d'hélicoptères;

7- que les hélicoptères fassent l'objet d'une tarification horaire semblable à celle de l'entreprise privée;

8- que le Service aérien cesse d'offrir le service de ses hélicoptères au nord du 55e parallèle, sauf en cas d'urgence, compte tenu de la capacité du secteur privé d'offrir ce service à meilleur coût;

9- que la tarification propre à chaque mission soit indexée annuellement pour tenir compte, soit de l'augmentation des coûts, soit des tarifs des hélicoptères dans le secteur privé;

10- que l'inventaire de la faune fait par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche soit effectué par un appareil plus léger et plus moderne que le DC-3 actuellement utilisé, et que cet appareil soit nolisé auprès du secteur privé;

11- qu'une nouvelle directive soit émise par le Conseil du trésor concernant l'utilisation des aéronefs du ministère des Transports, basée sur le modèle proposé dans le rapport;

12- que l'avion-ambulance HS-125 soit remplacé par un avion à réaction plus spacieux, moderne, modifié en avion-ambulance, ayant une plus grande autonomie de vol et des inverseurs de poussée augmentant son accessibilité aux pistes d'atterrissage. Le Comité recommande l'achat d'un Challenger usagé de la série 600 de la compagnie Canadair et sa modification en avion-ambulance;

13- qu'on accorde la priorité d'entretien à l'avion-ambulance et aux appareils qui le remplacent à l'occasion. Cet entretien devrait s'effectuer sur une base de 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Si le Service aérien ne peut répondre à cette exigence, l'entretien de l'appareil devrait être confié à l'entreprise privée;

14- que le système d'évacuation aéromédicale du Québec (É.V.A.Q.) ait un statut bien défini, un mandat précis, un organigramme fonctionnel et que le ministre des Transports désigne un responsable administratif au système É.V.A.Q. à l'intérieur de la structure du Ministère;

15- que l'avion-ambulance HS-125 soit tranformé en avion de transport exécutif et que le HS-125 servant au transport exécutif soit vendu;

16- qu'on installe de nouveaux moteurs turbo propulseurs aux avions-citernes CL-215. Qu'une étude soit entreprise sur la taille optimale du parc aérien en raison de la plus grande efficacité des CL-215 et du territoire à protéger;

17- que l'entreprise choisie pour remplacer les moteurs des CL-215 s'engage à effectuer cette opération sur le territoire du Québec;

18- que le processus d'attribution du contrat soit le plus rapide possible;

19- qu'avant d'effectuer la révision majeure de l'avion exécutif F-27 au coût minimum de 0,8 M $ prévue d'ici deux ou trois ans, on décide de cette révision ou du remplacement des F-27 par des appareils plus modernes et mieux adaptés;

20- que le DC-3 soit vendu au plus tôt;

21- compte tenu de la plus grande efficacité des quatre CL-215 qui seront livrés d'ici la fin de 1988, que les six CANSO soient graduellement vendus;

22- qu'un arrangement soit pris avec Canadair ou Bombardier afin que le Premier ministre voyage à bord d'un Challenger lors de ses déplacements officiels à l'étranger. Ces voyages permettraient de faire la promotion de l'appareil lors des escales;

23- que le parc d'hélicoptères soit maintenu à son niveau actuel et qu'aucun achat ne soit effectué dans l'immédiat. Que dans l'éventualité où une

expansion de ce parc deviendrait nécessaire, on étudie la possibilité de combler ce besoin par la location d'appareils auprès du secteur privé;

24- que la commercialisation des services d'avions-citernes à l'extérieur du Québec soit maintenue, mais de façon à ce que la tarification permette de récupérer 50 % des frais fixes imputables à chacune de ces opérations et 100 % des frais variables;

25- que la tarification des avions-citernes à l'extérieur du Québec soit constituée d'un taux quotidien de disponibilité et d'un taux horaire incluant les frais variables directement imputables au contrat;

26- que pour des motifs humanitaires et exceptionnels, le ministre des Transports ait la possibilité de modifier cette tarification;

27- que les coques des avions-citernes lors des missions à l'extérieur du Québec ne soient plus assurées étant donné le coût exorbitant de la prime;

28- que le paiement des contrats soit garanti par la Société pour l'expansion des exportations (S.E.E.);

29- qu'un CT omnibus soit fait annuellement pour faciliter les opérations de commercialisation des avions-citernes à l'extérieur du Québec;

30- que s'il y a négociations avec Canadair pour le remplacement des moteurs des avions-citernes, les redevances dues au gouvernement du Québec fassent l'objet de négociations.